

Finmeccanica e l'accordo EADS-BAE

22 9 2012

La natura dell'accordo

Bae Systems, il gruppo della difesa britannico, fortemente radicato anche negli Stati Uniti ed Eads, il colosso aerospaziale, prevalentemente franco-tedesco, che controlla Airbus, stanno trattando la loro unificazione. Se e quando tale fusione andrà in porto, l'Europa riproporrà la propria leadership sulla scena mondiale in diversi comparti del settore aerospazio e difesa; nello specifico negli aerei civili e militari, nei missili e nel segmento spaziale. Il nuovo gruppo europeo avrà incorporate tutte le tecnologie e tutte le competenze di cui ha bisogno. Eads e Bae faranno la parte del leone a livello europeo nella ricerca, nei finanziamenti pubblici e nelle future commesse, sia civili che militari.

L'annuncio di tali, avanzate, trattative per l'integrazione delle attività di Eads e Bae Systems rappresenta un passo decisivo nel processo di consolidamento dell'industria della difesa a livello europeo. A partire dagli Stati europei soci di Eads come la Francia, la Germania e la Spagna, sono già state intavolate una serie di concertazioni con un «certo numero di governi» tra i quali appaiono gli Stati Uniti, il Regno Unito, Australia e Arabia Saudita.

I governi europei azionisti avranno una «golden share» nel capitale del gruppo, cioè avranno la possibilità di mettere il veto a iniziative che compromettessero i loro interessi vitali.

La fusione deve comunque prima passare al vaglio di «alcune autorità» istituzionali e della concorrenza. Bae e Eads si sono comunque dati tempo fino al 10 ottobre: per quella data si deciderà se annunciare una transazione oppure rinunciarvi. L'operazione non è stata tuttavia ancora approvata dai due consigli di amministrazione.

Sulla fusione influenzeranno i rapporti con il governo USA che, in ragione del proprio interesse strategico e in qualità di cliente, potrà condizionarne l'implementazione. In tale scenario anche la Boeing, la Lockheed Martin, ecc. giocheranno le loro carte, premendo sul governo americano per far ritirare a Bae i «livelli di sicurezza» già concessi per operare sul mercato militare USA. Inoltre le ditte americane hanno in passato già protestato per la concorrenza sleale di Eads attraverso Airbus, in quanto quest'ultima è stata nel tempo sovvenzionata dagli Stati Europei coinvolti nella manifattura degli aerei Airbus. Il fenomeno si accentua in quanto Bae favorisce la penetrazione in territorio USA dei prodotti Eads.

Conseguenze dell'accordo

L'Europa unita dell'aerospazio e della difesa sta nascendo senza l'Italia. Da questo accordo nasce la vera industria della Difesa europea (tanto desiderata dal ministro Di Paola) con l'unione delle forze di Germania, Francia, Spagna e Inghilterra, capace di sfidare anche i colossi americani nei mercati internazionali, oltre che per la prima volta a casa loro, negli USA. E l'Italia? E Finmeccanica? Il potere contrattuale del polo italiano si riduce in quanto cambiano i rapporti di forza.

Le conseguenze per l'italiana Finmeccanica se l'intesa andasse in porto potrebbero essere pesanti. Il colosso italiano della difesa rischia di rimanere isolato e schiacciato dalla concorrenza. Gli aspetti negativi si avrebbero soprattutto nel medio termine in quanto il contesto competitivo europeo diventerebbe inevitabilmente più difficile. In alcune joint venture, già in essere, Eads-Bae diventerebbe azionista di maggioranza assoluta (rispettivamente 79% e 75%) mentre Finmeccanica resterebbe semplice azionista di minoranza (21% e 25%), pur essendo protetta da patti parasociali.

Finmeccanica, come il governo italiano, sembrerebbe essere stata colto di sorpresa.

L'Italia se non vuole stare fuori da un settore strategico quale l'Aerospazio deve avere piena consapevolezza delle perdite industriali e di altra natura che questo evento comporta. Finora la nostra Finmeccanica, il polo nazionale delle aziende del settore, si era guadagnata un ruolo industriale da co-protagonista mondiale partecipando (pro quota) a quasi tutte le principali produzioni del settore: per esempio, l'Alenia contribuisce con tecnologie sofisticate agli Airbus della Eads ma anche ai jet concorrenti della Boeing. Finmeccanica, anche se è partner sia di Bae che di Eads su alcuni velivoli, orbita anche sugli Stati Uniti. In ogni caso, ora, è completamente fuori da questo accordo. In continuità, rimanendo solo con Boeing sarà ancora più marginalizzata.

In Europa tra le aziende che potranno avere dei riflessi negativi dalla prossima fusione, c'è Thales. L'azienda francese leader nell'elettronica per la difesa è stata considerata finora da Finmeccanica, come possibile partner nel processo di consolidamento europeo del settore. A Thales Finmeccanica può guardare anche oggi, ma il gruppo francese è forte nell'elettronica e nel navale, mentre è solo sub-fornitore nell'aeronautica e nell'elicotteristica mentre un colosso come Eads-Bae è presente in posizioni di forza in tutti i settori e in tutti i principali mercati.

I riflessi vanno al di là dell'Europa, perché Bae è, nell'elettronica, soprattutto americana. Eads porta in dote il numero uno mondiale nei jet commerciali, Airbus, uno dei maggiori costruttori di elicotteri, Eurocopter, dal fatturato superiore ad AgustaWestland, uno dei punti di forza di Finmeccanica.

Impatto nei vari comparti

Nello specifico dei vari comparti in cui è presente l'impatto dell'accordo Eads-Bae ha conseguenze differenziate:

Elicotteri

Gli impatti dell'accordo su questo comparto sembrano marginali, a meno della minore penetrazione sul mercato Usa.

Spazio

La messa a punto di una strategia europea dello spazio è legata alla nostra capacità di fare sinergia tra i vari produttori e gestori italiani di attività spaziali in modo da pesare di più sullo sviluppo dei nuovi sistemi europei e internazionali a partire dal cogliere le opportunità offerte dal prossimo appuntamento della "ministeriale" dell'autunno 2012 che si terrà in Italia.

Aeronautica civile

A livello produttivo Airbus acquisterebbe maggior forza sui diversi componenti della catena del valore, potendo generare in tempi relativamente ridotti una riduzione dei costi di sviluppo e razionalizzazioni produttive (ma qui il ruolo di Finmeccanica è marginale).

A livello commerciale, in USA, Bae con Eads al fianco potrebbe aumentare la propria già considerevole penetrazione. Boeing e quindi i suoi fornitori/partner (in primis Alenia) potrebbero subire conseguenze negative da tale accordo.

Gli altri players (Embraer, Bombardier, Saab, Sukhoi-Alenia) sarebbero confinati ai margini dell'attuale duopolio Boeing-Airbus. La relativa forza negoziale di Alenia (oggi impegnata su più fronti, ma con pesi e ruoli diversi) rende complessa la possibilità di un presidio italiano significativo e duraturo nel tempo nell'aeronautica civile.

Per pesare di più Alenia deve focalizzare meglio la propria missione rafforzando la sua capacità sistemica e le sue potenzialità tecnologiche.

Aeronautica militare

L'accordo rompe gli equilibri europei esistenti e spinge verso razionalizzazioni produttive rapide (es. Efa, A400M) per rendere più competitive tali piattaforme. La concorrenza con Boeing e Lockheed Martin diventerebbe a tutto campo, dato il forte radicamento Bae in America.

In Europa in difficoltà Dassault che rimane isolata, nonostante avere prodotti essere di successo (es. Rafale vincitore della commessa India contro Efa).

Alenia, coinvolta nell'americano Jsf F35 con ruolo essenzialmente di assemblatore, potrebbe essere confinata a ruoli marginali e con relative possibilità (anche per la mancanza di risorse nazionali fruibili a breve) di partecipare allo sviluppo di nuovi velivoli europei quali lo sviluppo dell'Efa in versione multiruolo o ai così detti UAS (droni pilotati da remoto) (sarebbe ancora attivo l'accordo Alenia Cassidian-Eads per gli aerei senza pilota di prossima generazione) e allo sviluppo della componentistica di struttura e avionica con poche eccezioni nei segmenti del trasporto militare e degli Addestratori.

Elettronica per la Difesa.

Per l'avionica di bordo si accentuano le difficoltà già presenti in conseguenza della scelta dell'acquisto del Jsf F35 e della mancanza di risorse per lo sviluppo di nuove piattaforme a valle dell'Efa. Il ruolo dell'Italia nella futura alleanza Eads-Bea potrebbe essere, in prospettiva, marginale. Per il resto dell'elettronica della difesa e delle sue ricadute sul mercato globale molto dipende dalla modalità con cui si realizzerà la riorganizzazione della Grande Selex e delle scelte di politica industriale del Governo. Si potrebbero comunque giocare diverse carte, sia nel negoziare un accordo con altri attori UE al momento esclusi che con Bae-Eads ricercando sinergie e razionalizzazioni sicuramente fruibili in ragione del sicuro valore tecnologico e realizzativo dei prodotti a portafoglio.

Che fare?

L'integrazione europea è andata avanti ed i recenti eventi potrebbero aumentare il nostro attuale isolamento. Per ovviare a questa situazione occorre ricostruire i rapporti con l'Europa e rilanciare l'idea di un'integrazione per la costruzione di un'industria aerospaziale europea. In passato il governo Berlusconi fece la scelta di uscire dal club europeo che si poneva il problema di costruire l'industria aeronautica europea in contrapposizione a Boeing.

Occorre quindi procedere su più fronti:

Riprendere con maggior forza e determinazione i rapporti con l'Europa al fine di misurare le possibili integrazioni.

Tornare ad investire su Finmeccanica per farne il punto di riferimento delle politiche dei trasporti nel senso più lato ed integrato possibile, invece di continuare a smantellare. Occorre, infatti, puntare sui trasporti in toto: da quello ferroviario a quello aeronautico, dall'intermodalità alla logistica fino a tutte le attività che si possono determinare intorno ad Ansaldo e Alenia. Il contesto deve essere quello all'interno di un piano nazionale delle infrastrutture di trasporto.

Finmeccanica si trova in mezzo al guado. E' in corso un complesso processo di ristrutturazione aziendale. Ha annunciato una maggiore focalizzazione in Aeronautica, Elicotteristica, Elettronica per la difesa e un disimpegno per le partecipate Ansaldo Energia, Ansaldo Sts e Ansaldo Breda. Ancora non ci sono stati passi concreti per una vendita. Ci sono gli acquirenti potenziali, ma sono forti le sollecitazioni verso il Governo per evitare di privarsi di società del settore ferroviario in un momento in cui la domanda globale sta crescendo e con le Ferrovie spa che vorrebbero giocare un ruolo di primo piano in Europa. E lo stesso vale per un settore strategico come l'energia.

Nella riorganizzazione della Selex non si delinea ancora il destino delle sua attività non militari. Il processo di riorganizzazione richiederà ancora tempo e se va bene si concluderà nel 2014. Nel frattempo si dovranno valutare la possibilità di alleanze nel settore difesa per rafforzarsi in Europa. Thales è la società con maggiori punti in comune con Finmeccanica nella difesa e nei trasporti ed è già operativa la joint venture nel comparto spaziale. Alleanza con Thales potrebbe portare alla creazione di un altro campione del Vecchio Continente. Finmeccanica però è più grande di Thales per estensione di interessi e di personale e lo Stato francese (Thales è la ditta per eccellenza per la Difesa) non sarà disponibile a fare un accordo con gli italiani nel quale sono in minoranza o al 50%. Nel breve periodo la fusione con Thales appare però poco probabile.

In alternativa a Thales in Europa Finmeccanica potrebbe guardare alla Germania, ma nel settore i tedeschi non hanno altri grandi gruppi per creare un altro colosso europeo in grado di poter contrastare la fusione Eads – Bae.

Con gli USA Finmeccanica ha ottimi rapporti e potrebbe guardare oltre-oceano per allearsi con Lockheed o con Boeing. Reciproche aperture di mercato potrebbero essere interessanti, anche se Finmeccanica al confronto di questi gruppi è più piccola e con prodotti limitati. E comunque è materia che non può non competere alla nuova amministrazione americana.

Ruolo del governo

In merito al sistema di difesa europea e all'industria europea della difesa il governo deve maturare rapidamente un orientamento: se di imparentamento stretto con gruppi americani o con gruppi europei. Ciascuna opzione ha il suo pro o contro. Finora abbiamo oscillato sulle due possibilità ma ora va fatta una più precisa scelta. La concentrazione europea che si sta delineando, senza presenza italiana, rende Finmeccanica debole. L'azionista pubblico deve rispondere velocemente.

Con le nostre Forze Armate è necessario approfondire le conseguenze tattiche e strategiche delle scelte industriali da definire alla luce del dibattito parlamentare sulla riforma delle Forze Armate, nello specifico per le future missioni che vedranno il Paese impegnato, per il numero di soldati necessari e quindi per i mezzi necessari a garantire la loro sicurezza e quella del Paese.

Il tema è come si può pensare di aderire in futuro al costituendo colosso della difesa europea. E' troppo limitativa l'affermazione del ministro Passera secondo cui trattandosi di tante aziende quotate in borsa il tema è tutto da approfondire. Lasciare le scelte solo al mercato senza un intervento pubblico di politica industriale riducono considerevolmente la capacità competitiva del nostro Paese e ci relegano a ruolo marginale in settori ad alta tecnologia e rilevanza strategica come quelle di Finmeccanica.

Finmeccanica non può rimanere indifferente di fronte alla possibile fusione tra Eads e Bae System. L'azienda è già partner di entrambe le aziende e Finmeccanica dovrà tener conto, nei piani futuri, di questo fortissimo consolidamento a livello europeo. Il governo deve dare il suo contributo in proposito. In attesa di queste decisioni, dato che il tempo è tiranno, è indispensabile non deprimere ulteriormente il settore, attivando misure di rapida cantierabilità e di certo valore tecnologico e realizzativo.

Conclusioni

L'accordo Eads-Bae rilancia il processo europeo di razionalizzazione dell'industria della difesa europea. Va compreso se questo rimane un accordo di sola strategia industriale oppure concorre a definire maggiormente una politica europea della difesa nell'ambito più ampio degli Stati Uniti d'Europa.



Partito Democratico
Dipartimento Economia e Lavoro

Per evitare che Finmeccanica venga ridimensionata in modo definitivo vanno esplorate le diverse opzioni possibili, comunque di non facile soluzione.

Nell'aeronautica un accordo con gli Usa, in parte praticato con il Jsf F35 garantisce l'ombrello americano ma da posizioni tecnologicamente subalterne e ci relega a puro assemblatore o fornitore di componenti. Un accordo UE cercando di aggregarsi a Bae-Eads, ci permetterebbe di preservare nicchie e componentistica ma comunque saremmo confinati, stante così le cose, a ruoli di secondo livello su tutto il comparto. L'opzione russa o quella francese (Dassault e/o Thales) sono complesse e lunghe.

Sull'elettronica per la difesa vi sono spazi, competenze ed interessi che permettono maggiore negoziabilità sia nel ricercare un accordo aggiuntivo con Bae-Eads che con Thales.

Per evitare che l'Italia debba per lo più subire, scelte fatte da altri che la marginalizzano, occorre attivarsi immediatamente a livello di Ue per definire le linee guida del modello di difesa europeo intanto attuando quelle che già si sono delineate. In conseguenza contribuire a mettere in campo una politica industriale europea che valorizzi e sviluppi le competenze tecnologiche, organizzative e sistemiche dei produttori europei, ne sostenga la collaborazione, incentivi la ricerca e la ricaduta nel civile, in ottica di sviluppo sostenibile.

A cura di Enrico Ceccotti